CANAUX

ET

CHEMINS DE FER

LA CONCURRENCE

LA GRATUITÉ DES CANAUX

PAR

E. BARAS

Rédacteur en chef du *Journal du Lundi*

— — —

Prix : 1 franc

LIBRAIRIE DENTU & Cie

PALAIS-ROYAL

15, 17, 19, Galerie d'Orléans et 3, place Valois.

1887

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Legato Anselmi

OA. - b. -

1166

CANAUX & CHEMINS DE FER

LA CONCURRENCE

LA GRATUITÉ DES CANAUX

CANAUX

ET

CHEMINS DE FER

LA CONCURRENCE

LA GRATUITÉ DES CANAUX

PAR

E. BARAS

Rédacteur en chef du *Journal du Lundi*

LIBRAIRIE DENTU & Cie

PALAIS-ROYAL

15, 17, 19, Galerie d'Orléans et 3, place Valois.

1887

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

CANAUX ET CHEMINS DE FER

LA CONCURRENCE

LA GRATUITÉ DES CANAUX

I

« Les vignerons du Bordelais et de la Bourgogne, lisait-on dernièrement dans un journal spécial, signent en ce moment une pétition pour protester contre les tarifs de douane et les tarifs de transport qui favorisent l'importation des vins d'Espagne au préjudice de la production viticole. » Et le journal que nous citons, à l'aide de chiffres extraits de cette pétition, démontrait que, grâce aux tarifs « de pénétration », il en coûte moins aux vins d'Espagne pour venir à Paris qu'à nos vins du Midi et du Centre, qui cependant viennent de moins loin. Tout compte fait, le prix de la tonne kilométrique, en ce qui concerne le trajet effectué sur les rails de nos Compagnies, pour un transport de vins de Haro ou de Tudela à Paris, ressortirait à 0 fr. 043, tandis que de Bordeaux, de Lézignan, de Carcassonne, de Toulouse à Paris également, le transport varierait entre 0.064 et 0.056.

La querelle des tarifs d'importation ne date pas d'aujourd'hui, et les vignerons ne sont pas seuls à faire entendre des réclamations fort justes peut-être, mais ayant le tort de se tromper absolument d'adresse. Si les marchandises étrangères, si les vins d'Espagne, pour rester dans notre cas, ont toutes facilités pour venir en France, et si leur abondance sur le marché français est un mal, ce ne sont pas nos chemins de fer les vrais

coupables, et c'est bien à tort qu'on s'en prend à leurs tarifs. Quiconque a regardé d'un peu près au fond des choses sait ce qu'il faut penser du reproche qu'on a fait parfois aux Compagnies de favoriser systématiquement les produits étrangers au détriment des nôtres. Le journal qui nous parle de la pétition des vignerons paraît fixé à cet égard, et nous explique fort bien ce qui se passe pour les vins.

« Les statistiques officielles, dit-il, établissent que l'importation des vins d'Espagne en France est effectuée, dans la proportion de 9 contre 1, par la navigation. En avril et mai 1886, l'entrepôt de Bercy a reçu du port espagnol de Passage, par le Havre et Rouen, 162,000 demi-muids. Le commerce international tend de plus en plus à raccourcir les distances par la construction de chemins de fer économiques, et à diminuer les frais de transport par l'emploi le plus fréquent possible de la navigation maritime et fluviale. »

Telle est, en effet, la vérité : la concurrence des voies navigables devient de jour en jour plus redoutable pour nos voies ferrées ; le bas prix des transports par eau enlève aux Compagnies de chemins de fer la plus grande partie du trafic fourni par les vins espagnols, hongrois, etc. S'ils ont des raisons de se plaindre, les vignerons du Bordelais et de la Bourgogne n'en ont du moins aucune de s'en prendre aux chemins de fer, qui sont les premières victimes du détournement de trafic signalé. S'il y a ici une responsabilité engagée, ce ne peut être que celle de l'Etat qui, du jour où il a supprimé les faibles droits existant sur les canaux, a surtout favorisé et développé l'importation des marchandises étrangères en France.

Le réseau de nos voies navigables a été constitué, n'est-il pas vrai, aux frais des contribuables français ; les dépenses d'établissement et les frais d'entretien figurent chaque année à nos budgets pour des sommes considérables. La gratuité, en ce qui regarde la circulation des marchandises françaises sur les canaux et les rivières, n'est donc qu'une apparence ; la marchandise ne paie pas, mais tout le monde paie pour elle.

et, jusqu'au dernier centime, c'est l'argent des contribuables qui couvre le prix de revient du transport. La situation est exactement, pour nous autres Français, ce qu'elle aurait été si, au lieu de rejeter l'ensemble des charges au fonds commun, on avait établi sur les voies navigables une taxe spéciale, en rapport avec la réalité de ces charges, — à cette différence près, toutefois, que la marchandise étrangère aurait, du moins, contribué pour sa part à l'entretien de l'instrument, tandis qu'elle est seule à en user gratuitement aujourd'hui.

La suppression des droits, prime offerte aux importateurs étrangers, n'a été, répétons-le, qu'un leurre pour nos nationaux; nos concurrents seuls ont intérêt à ce que le régime actuel soit maintenu. En renonçant à faire contribuer la marchandise étrangère, en n'exigeant pas de tous ceux qui utilisent les canaux et les rivières canalisées l'équivalent au moins des frais d'exploitation et d'entretien, l'Etat n'arrive qu'à surcharger injustement ses contribuables, à les faire payer deux fois, puisqu'ils paient pour ceux qui ne payent pas. C'est lui, l'Etat, qui fait systématiquement de nos routes d'eau les véritables « voies de pénétration » par où sont surtout attaquées nos industries et notre agriculture; et il n'a même pas comme excuse l'illusion du profit que pourrait tirer de la gratuité notre propre navigation, car chacun sait que la part qui revient au pavillon français dans l'énorme accroissement du mouvement maritime et fluvial de ces dernières années est en somme fort restreinte.

Pour conserver, par exemple, ce dixième du trafic fourni par les vins espagnols, nos chemins de fer ont été amenés à faire des concessions de tarifs. Qui pourrait raisonnablement leur en faire un crime? Les tarifs seraient relevés, ce malheureux dixième de trafic resté fidèle à leurs rails leur serait enlevé, que la situation pour les producteurs français resterait la même; il n'entrerait pas un hectolitre de moins, puisque l'autre voie, la voie d'eau, la plus économique, resterait ouverte.

On se demande à quoi pense l'Etat qui ne cesse de favoriser ce déclassement du trafic au profit des voies navigables. L'Etat, en vérité, a une singulière manière de comprendre, de défendre ses intérêts. Les canaux, — il l'a voulu ainsi, — représentent pour lui un capital mort ; pour les canaux il s'impose chaque année des sacrifices considérables, ne se bornant pas à de simples travaux d'entretien ; ce sont chaque année des extensions nouvelles, des remaniements qui tendent à la réfection complète de l'instrument et tiennent indéfiniment ouvert le compte de premier établissement. Et tout cela, sans la moindre rémunération à prévoir, sans autre résultat, sans autre compensation que d'affaiblir et d'appauvrir les chemins de fer. L'Etat pourtant est l'associé et le garant des Compagnies, il partage leur bonne et leur mauvaise fortune ; les pertes qu'elles subissent sont d'ores et déjà une lourde charge pour ses budgets ; il est le nu-propriétaire, et un jour viendra où il touchera intégralement les revenus. Et nous le voyons qui s'applique à stériliser son domaine, qui s'attaque à son propre fonds et s'acharne à se faire concurrence à lui-même ! Comment expliquer pareil aveuglement ? qui nous donnera de la conduite de l'Etat une explication raisonnable ?

II

M. de Freycinet a exposé pour la première fois ses projets d'amélioration et d'agrandissement du réseau des voies navigables dans un rapport adressé, le 16 janvier 1879, au Président de la République. Dans ce rapport, l'auteur du programme des grands travaux exposait que les voies navigables sont appelées à jouer un rôle important dans la production de la richesse du pays. Certaines personnes se figuraient que leur utilité allait disparaître ou diminuer avec le développement que prenaient les chemins de fer ; mais c'était là, ajoutait aussitôt M. de Freycinet, une impression un peu superficielle.

Un examen attentif des faits devait montrer que les chemins de fer et les canaux, loin de se supplanter, étaient appelés à s'entr'aider, à se compléter utilement, chacun ayant ses attributions et sa part naturelle dans le trafic général : aux chemins de fer les transports les moins encombrants, ceux qui réclament la vitesse et la régularité ; aux voies navigables, les marchandises lourdes et de peu de valeur, qui ne peuvent se déplacer qu'à peu de frais.

Les voies navigables, continuait le ministre, remplissent encore une autre destination : elles contiennent, elles modèrent les chemins de fer dans la tarification appliquée aux marchandises ; elles sont pour l'exploitant de la voie ferrée un avertissement « de ne pas dépasser la limite au delà de laquelle le commerce n'hésiterait pas à sacrifier la régularité à l'économie. » Bref, il y avait double intérêt pour le pays à développer simultanément ses chemins de fer et ses voies navigables.

Nous aurons à revenir sur cet exposé et sur ces appréciations ; les faits eux-mêmes se chargeront de nous dire jusqu'à quel point ces vues du ministre étaient exactes. Pour le moment, et pour éclairer le terrain de la discussion, il est indispensable de résumer dans un cadre rapide la situation présente des voies navigables.

M. de Freycinet évaluait à un milliard le montant des dépenses que réclamait la mise en état des ports, des canaux et des rivières, les ports entrant pour un quart, soit 250 millions, dans cette évaluation.

Le classement et l'exécution des travaux projetés ont été réglés par la loi du 5 août 1879. Cette loi portait : « Art. 1er. Les voies navigables sont, suivant la nature et l'importance des besoins qu'elles desservent, divisées en deux classes : 1° les lignes principales ; 2° les lignes secondaires. Les premières sont administrées par l'Etat ; les autres peuvent être concédées, avec ou sans subvention, pour un temps

limité, à des associations ou à des particuliers. — Art. 2. Les voies principales doivent avoir au minimum les dimensions suivantes : profondeur d'eau, 2 mètres ; largeur des écluses, 5 m. 20 ; longueur des écluses entre la corde du mur de chute et l'enclave des portes d'aval (1) 38 m. 50... »

Les prescriptions relatives aux écluses et à la profondeur d'eau des lignes principales assurent la circulation des grands bateaux dits *péniches* flamandes, qui fréquentent surtout les canaux du Nord ; ces bateaux portent 250 tonnes de marchandises. Au moment où a été votée la loi, nombre de voies navigables ne pouvaient recevoir que des bateaux d'une capacité de 160 tonnes au maximum ; quelques-unes même, à raison de la faible dimension des écluses, étaient inaccessibles aux bateaux de plus de 80 tonnes. Les agrandissements décidés devaient avoir et ont eu certainement pour effet d'abaisser sensiblement, pour le batelier, les frais du transport.

L'exécution du programme de M. de Freycinet a été d'abord poussée avec une activité fiévreuse ; puis, sous l'influence de nos difficultés budgétaires, les travaux se sont ralentis. L'opinion publique, après s'être abandonnée tout d'abord à un engouement excessif, semble s'être refroidie beaucoup à l'endroit de tous ces grands projets dont l'utilité lui apparaît de jour en jour moins évidente. Le gouvernement, éclairé par ce qui se passe sous ses yeux, regarde de plus près avant d'engager les dépenses, et les Chambres elles-mêmes se font plus avares de leurs crédits.

Au 31 décembre 1884, la longueur des cours d'eau classés comme navigables, déduction faite de la portion où la navigation est purement nominale, était de 12,538 kilomètres, savoir :

Fleuves et rivières	7.825
Canaux	4.713

(1) C'est la longueur pratiquement *utile* d'une écluse.

Les sommes dépensées depuis 1879 sont indiquées dans le tableau qui suit (1) :

Années	Rivières	Canaux	Totaux
1879.....	22.346.356	25.916.069	48.262.425
1880.....	27.605.808	38.987.486	66.593.294
1881.....	29.317.731	111.703.129	141.020.860
1882.....	24 933.701	42.886.076	67.869.777
1883.....	34.283.000	40.315.000	74.598.000
1884.....	23.710.000	23.335.000	47.045.000
1879-1884.....	162.246.596	283.142 760	445.389.356

En ce qui regarde le trafic, voici, d'après les documents officiels, quel a été, depuis 1872, le mouvement du tonnage. En 1872, le relevé des quantités de marchandises transportées par les voies navigables accusait 1,562,000,000 de tonnes kilométriques. Jusqu'en 1875, le chiffre reste sensiblement le même ; il s'élève pourtant, dans cette dernière année, à 1 milliard 700,000,000 de tonnes ; en 1877 il est de 1,800,000,000 de tonnes, et fléchit légèrement en 1878 à 1,787,000,000 de tonnes. Dans cette première période de sept années qui va de 1872 à 1878, le tonnage kilométrique a réalisé une augmentation de 15 0/0. En 1883, dernier exercice dont les chiffres définitifs aient été publiés, la masse des transports par eau représentait 2,382,664,760 tonnes kilométriques. Dans cette période de cinq ans qui a vu les premiers effets du programme des grands travaux, le progrès est de 595 millions de tonnes, plus de 30 0/0. Ce qui n'empêche pas que, dans les enquêtes et dans les discussions publiques de ces dernières années, on enten-

(1) Les crédits votés en 1885 et 1886 se montaient à :

	1885	1886	Totaux
Rivières.....	17.500.000	15.970.000	33.470.000
Canaux.....	22.000.000	21.025.000	43.025.000
Totaux.....	39.500.000	36.995.000	76.495.000

Le total général des dépenses pour la période 1879 à 1886, si les derniers crédits votés sont entièrement dépensés, est donc de 521,884,356 francs.

dait à chaque instant répéter : la batellerie est morte, elle a été tuée par le chemin de fer.

Voyons ce que vaut au juste le bon marché tant célébré des transports par eau.

Au 31 décembre de l'année 1884, les dépenses de premier établissement de toutes les voies navigables de France s'élevaient à . . . . . 1.549.762.000 fr.

Au taux de 5 0/0, ce capital représente un intérêt de . . . . . 77.488.000 fr.

Pour admettre la gratuité des canaux, il faut négliger cette charge annuelle de 77 1/2 millions, que le public ne soupçonne pas, qui n'en est pas moins très réelle, qui pèse entièrement sur nos budgets, c'est-à-dire sur la masse des contribuables ; il faut de même faire abstraction des dépenses d'entretien. Si l'on voulait appliquer aux chemins de fer la méthode suivie pour les canaux, si l'on mettait à la charge du budget les intérêts et l'amortissement du capital de premier établissement, les frais d'entretien de la voie, on ne pourrait plus vanter la supériorité des canaux sur les chemins de fer au point de vue de l'économie des transports. Les chemins de fer, nous le démontrerons, transportent à meilleur marché que les voies navigables, pourvu seulement que l'on veuille tenir compte des frais de premier établissement et des dépenses d'entretien des uns et des autres.

Le prix du fret sur les rivières et sur les canaux est en moyenne de 2 centimes par tonne et par kilomètre parcouru ; certains transports sont effectués, il est vrai, par la navigation à 0 fr. 015, et parfois, mais très exceptionnellement, à 0 fr. 012. Mais, d'autre part, beaucoup de transports dépassent 0 fr. 02, et en indiquant comme prix moyen ce chiffre de 0.02, nous ne faisons que reproduire l'évaluation admise par tous les hommes spéciaux et par les statistiques les plus sérieuses. Ajoutons que, lorsque l'on veut comparer les prix de transport sur les voies navigables et sur les chemins de fer, il importe de ne pas

perdre de vue ce fait constant, qu'entre deux localités desservies par un chemin de fer et par un canal, il y a toujours sur le canal un parcours supérieur de 1/4 environ à celui du chemin de fer (*voir* Annexe 1). Le prix de 2 centimes que nous venons d'indiquer doit donc être majoré et porté à 0,02 c. 5, à raison de la différence des parcours.

Si l'on veut avoir le prix réel des transports par eau, il faut, comme nous l'avons dit, ajouter au prix payé au batelier les frais correspondant aux dépenses de premier établissement, plus les frais d'entretien. Les charges d'intérêt représentent annuellement, 77,488,000 fr.; en 1883 les canaux et rivières avaient transporté 2,382,664,760 tonnes kilométriques, et chaque tonne kilométrique aurait dû contribuer pour 0 fr. 0325 :

$$\frac{77.488.000 \text{ fr.}}{2.382.664.760 \text{ T.}} = 0 \text{ fr. } 0325$$

Les frais d'entretien et de réparation auxquels a pourvu l'Etat se sont élevés en moyenne à 10,500,000 francs dans les dix dernières années ; pour 1883, cela représente par tonne kilométrique une dépense de 0 fr. 0044 :

$$\frac{10.500\,000 \text{ fr.}}{2.382.664.760 \text{ T.}} = 0 \text{ fr. } 0044$$

Le prix moyen réel des transports par eau, en France, se décompose donc comme suit par kilomètre parcouru :

Fret	0.02
Majoration de 25 0/0 pour tenir compte de l'allongement du parcours sur les voies navigables	0.005
Intérêt du capital de premier établissement	0.0325
Dépenses d'entretien	0.0044
Total par tonne kilom.....Fr.	0.0619

Tel est le chiffre que l'on doit mettre en regard du prix de transport moyen de nos chemins de fer. Or, si l'on réfléchit

que les marchandises transportées sur les canaux sont pour la plupart classées dans les séries inférieures, et que la taxe qui leur est applicable sur le chemin de fer ne dépasse pas 4 centimes en moyenne, on est amené à reconnaître que l'ensemble des transports exécutés par eau en France revient *au public* à 66 0/0 de plus qu'il ne lui en coûterait par chemin de fer si les canaux n'existaient pas (*voir* Annexe 2).

Ne sommes-nous pas en droit de dire que l'Etat fait, en somme, un mauvais emploi des ressources du pays en les faisant servir au remaniement et au développement indéfinis des voies navigables ? A mesure que s'étend et se complète le réseau des chemins de fer, n'est-il pas clair que le pays doit sentir moins vivement les imperfections, les lacunes que peut présenter le système de ses routes d'eau ? Nous en demandons bien pardon à M. de Freycinet, là où il ne fait que doubler un chemin de fer, un canal n'est pas d'une utilité qui s'impose ; il n'est vraiment utile que s'il est démontré que la voie rivale est encombrée. La concurrence que les voies d'eau font aux voies de fer a des effets moins bienfaisants, des conséquences autrement redoutables que ne le supposait l'auteur du programme des grands travaux.

III

Nous avons chiffré le prix de revient du transport par eau d'une tonne kilométrique de marchandise ; nous avons montré comment, pour rendre comparables les prix de revient de la navigation et ceux des chemins de fer, il faut, au fret sur les canaux et les rivières, ajouter les charges financières et les frais d'entretien, charges que doit couvrir entièrement le chemin de fer, tandis qu'elles retombent exclusivement sur l'Etat en ce qui regarde la voie navigable. Ajoutons que ni

le canal ni la rivière canalisée ne fournissent le matériel d'exploitation et n'ont à pourvoir aux installations diverses; ces frais sont supportés par les entrepreneurs de batellerie. Tandis que le chemin de fer, quand il a livré sa voie et ses annexes, n'est pas quitte avec le public; c'est lui qui fournit l'instrument même du transport; il lui faut s'outiller à grands frais, et les sommes dépensées par les Compagnies pour la construction et l'entretien du matériel roulant et du matériel d'exploitation égalent, dépassent à elles seules le capital de premier établissement de toutes les voies navigables de France. Dans le tarif perçu par les chemins de fer, il faut trouver annuellement la rémunération d'un capital de près de 1,600 millions, qui représente la valeur de l'outillage et du matériel.

Ceci entendu, examinons le prix de revient du chemin de fer, en tenant compte uniquement des charges du capital de premier établissement et des frais d'entretien de la voie, en raisonnant comme si le chemin de fer était affranchi, lui aussi, de l'obligation de fournir un matériel, c'est-à-dire en plaçant les deux instruments dans des conditions justement comparables. Les chiffres qui suivent sont extraits des derniers documents officiels publiés par l'Administration et se rapportant à l'exercice 1884.

Le capital de premier établissement des six grandes Compagnies, abstraction faite des subventions de l'Etat, s'élevait, au 31 décembre 1884, à 10,446,785,000 francs, valeur nominale, ainsi décomposés :

Capital actions (valeur nominale)....	1.461.162.000
Capital obligations (valeur nominale).	8.985.623.000
Total.	10.446.785.000

Dans ce capital, la dépense afférente au matériel d'exploitation et au matériel roulant est exactement de 1,585,397,000.

Il reste donc pour l'établissement de la voie, pour les bâtiments et constructions annexes, 8,861,388,000 fr.

L'intérêt et l'amortissement calculés à 5 0/0, chiffre adopté pour les voies navigables, exigent une annuité de 443.069.000

Ajoutons à cette charge celle des frais d'entretien et de réparation de la voie et des bâtiments (1) (chiffre de 1884)..... 114.987.000

Total..... 558.056.000

Telle est la somme que les Compagnies ont dû tout d'abord, en 1884, prélever sur leurs tarifs pour rémunérer le capital de construction et couvrir les dépenses d'entretien.

En ce qui regarde le trafic de cette même année 1884, voici maintenant ce que nous apprennent les chiffres officiels :

Les six grands réseaux ont transporté 186,408,000 voyageurs ; la moyenne du parcours a été de 31 kilom. 9, et le nombre des voyageurs transportés à 1 kilomètre ressort à..... 6.498.470.000

Quant aux marchandises transportées, elles représentaient un poids total de 76,699,000 tonnes ; le parcours moyen a été de 136 kil. 4, et le nombre des tonnes transportées à 1 kilomètre, de..... 10.465.514 000

Le total des unités de trafic à 1 kilomètre représente..... 16.963.984.000

Si donc on veut savoir combien chaque unité kilométrique a dû payer pour couvrir les 558,056,000 fr. de charges qui

---

(1) Voici le détail de ces frais pour les six grandes Compagnies en 1884 :

Nord.....	15.151.000
Est.....	16.233.000
Ouest	15.647.000
Orléans.....	25.916.000
P.-L.-M.....	28.260.000
Midi.....	13.780.000
Total.....	114.987.000

pèsent sur les Compagnies, du fait de l'établissement et de l'entretien de la voie, on arrivera au résultat cherché par l'opération suivante :

$$\frac{558.056.000 \text{ fr.}}{16.963.984.000 \text{ U.}} = 0 \text{ fr. } 032$$

Chaque unité a dû payer :

Pour l'intérêt et l'amortissement du capital. . .	Fr.	0.026
Et pour l'entretien et les réparations de la voie . . .		0.006
Total.	Fr.	0.032

Il est admis dans les statistiques que le prix de revient du transport d'un voyageur à 1 kilomètre est sensiblement égal au prix de revient d'une tonne de marchandises transportée en petite vitesse à 1 kilomètre. Il nous est donc permis de comparer ce chiffre de 0 fr.032 à la moyenne correspondante du prix des voies navigables. Cette moyenne pour les routes d'eau, abstraction faite du fret ou prix de transport, se décompose, nous venons de le montrer, de la manière suivante :

Intérêt du capital de premier établissement . .	Fr.	0.0325
Dépenses d'entretien.		0.0044
Total.	Fr.	0.0369

Nous pouvons donc répéter en toute assurance que les charges de la route d'eau sont supérieures à celles de la voie ferrée. Les premières sont soldées par l'impôt, c'est-à-dire par la masse des contribuables ; les dernières se confondent dans le tarif des Compagnies, et sont supportées, acquittées directement par ceux qui utilisent le chemin de fer ; encore une fois, voilà tout le secret du bon marché apparent des canaux.

Le tarif effectivement perçu par les Compagnies en 1884 dépasse naturellement le tarif indiqué dans le calcul qui pré-

cède, qui n'est que la portion destinée à faire face aux frais de confection et d'entretien de la voie, dans lequel il n'a été tenu compte ni des charges de matériel, ni du prix du transport proprement dit. Ce tarif réel a été, impôt déduit :

Pour les voyageurs, par kilomètre, 0 fr. 048.

Pour les marchandises, par tonne kilométrique, 0 fr. 058.

Dans la taxe ainsi perçue, nous venons de voir que l'intérêt et l'amortissement du capital figurent pour 2 cent. 6 ; les frais d'entretien de la voie pour 0 cent. 6 ; ensemble : 3 cent. 2.

Si donc les chemins de fer étaient placés dans la même situation que les canaux, s'ils n'avaient pas de capital à rémunérer et à amortir, si l'entretien et les réparations étaient une charge du budget, ces 3 cent. 2 par unité kilométrique pourraient être abandonnés au public, et les tarifs pourraient être ramenés :

Pour les voyageurs, de 4 cent. 8 à 1 cent. 6.

Pour les marchandises, de 5 cent. 8 à 2 cent. 6.

C'est-à-dire que les chemins de fer pourraient diminuer le tarif des voyageurs de 67 0/0, celui des marchandises de 55 0/0, ou encore réduire de 59 0/0 l'ensemble de leurs tarifs.

On pourra objecter à ces conclusions que si l'Etat paie les dépenses d'établissement des canaux, il a d'un autre côté donné de fortes subventions aux Compagnies de chemins de fer, et que, chaque année, il leur verse, à titre de garanties d'intérêt, des sommes dont l'importance varie suivant les vicissitudes du trafic.

A cette objection il est facile de répondre.

Au 31 décembre 1883, l'Etat avait effectivement fourni à titre de subvention un capital de 1,625 millions environ, s'ajoutant aux dépenses effectuées par les Compagnies sur leurs propres ressources.

De ces 1,625 millions apportés par l'Etat les Compagnies ne paient pas directement l'intérêt ; à 5 0/0, c'est 80 millions, nombre rond, qu'elles économisent. Ce serait une grosse

erreur cependant de croire que cette contribution de l'Etat est restée absolument gratuite. L'Administration elle-même évaluait, l'année dernière, à plus de 276 millions l'ensemble des profits que l'Etat avait tirés en 1883 des chemins de fer, soit sous forme de recettes, soit sous forme d'économies réalisées dans ses transports. Le *Bulletin du Ministère des Travaux publics* (livraison de février 1885, page 145), contenait la justification détaillée de ces profits du Trésor : les recettes encaissées montaient à 172³ millions, les économies réalisées à 104 millions ; l'ensemble représentait une perception de 10,291 francs par kilomètre. Bref, depuis vingt-cinq ans, le Trésor a vu s'accroître d'environ 200 millions les bénéfices qu'il tire annuellement des chemins de fer ; c'est 17 0/0 que lui rapportait en 1884 sa subvention de 1,625 millions. Que l'on nous montre où est la compensation des dépenses faites pour les voies navigables !

En ce qui regarde les garanties d'intérêt, on sait bien que les avances de l'Etat non plus ne sont pas un cadeau, qu'elles sont remboursables sur les futurs excédents de trafic avec l'intérêt de 4 0/0. Si le fonctionnement de la garantie finit par devenir une gêne pour nos budgets, l'Etat ne peut s'en prendre qu'à lui-même et à sa manière de traiter les chemins de fer. Rien ne lui coûte, avons-nous dit, pour susciter et fortifier contre eux la concurrence. Il ne lui a pas suffi de créer à profusion des lignes inutiles, sans trafic dans le présent comme sans avenir ; il a jugé bon dans ces derniers temps, malgré l'évidence de la crise, de s'attaquer aux tarifs. A mesure que le réseau s'étendait, on a pu voir, depuis 1882, le trafic diminuer, et, en échange de tous les sacrifices faits depuis cinq ou six ans, l'Etat n'a recueilli qu'une diminution de valeur de son réseau. La pression exercée sur les Compagnies pour les amener à des abaissements de tarifs, et cela au moment où s'organisait la lutte des voies navigables, ne sera pas le trait le moins caractéristique et le moins surprenant de la situation volontairement faite à nos chemins de fer. N'oublions pas qu'à la gratuité

du parcours sur les canaux, correspond un impôt de 23.20 0/0 sur les transports à grande vitesse des chemins de fer.

IV

Arrivés à ce point de notre démonstration, nous pouvons tenir pour prouvée une proposition dont l'énoncé a sans doute surpris nombre de lecteurs. Non, il n'est pas vrai que le transport se fasse plus économiquement par la voie d'eau que par la voie ferrée. L'Etat peut accorder au batelier le parcours gratuit, il ne fera pas que cette libéralité profite au public et qu'en réalité elle ne coûte très cher aux contribuables. Ce qu'il donne d'une main à quelques privilégiés, l'Etat le reprend de l'autre à tout le monde. Nous avons montré que l'impôt doit fournir annuellement 90 millions pour le service et l'entretien des voies navigables : 77 millions, intérêt du capital de premier établissement, 12 millions 1/2, frais d'entretien.

Faut-il insister et montrer comment, dans la pratique, se vérifie la conclusion synthétique à laquelle nous a conduit l'examen comparatif du régime des chemins de fer et du régime des canaux? Faut-il, par un exemple précis, rendre éclatante l'illusion de ceux qui se figurent qu'un canal est toujours moins coûteux qu'un chemin de fer, montrer à quels mécomptes aboutit parfois la théorie qui proclame l'utilité sans limite des canaux et à quel gaspillage de capitaux peut se laisser entraîner l'Etat, quand, sous prétexte de provoquer un abaissement des prix de transport, il suscite et organise la concurrence contre la voie de fer? Nous choisirons notre exemple parmi beaucoup d'autres, qui ne seraient guère moins concluants ; nous l'emprunterons à ce qui se passe dans la région de l'Est, où l'Etat s'est imposé les plus grands sacrifices pour étendre et compléter le réseau des voies navi-

gables, et où l'importance de ce réseau dépasse actuellement tout ce qu'il semblait raisonnable de prévoir (1).

Prenons donc le canal de l'Est. Il a plu à l'Etat, en 1874, de décider la création d'un canal de Givet à Port-sur-Saône, bien que ces deux points fussent déjà desservis par un chemin de fer. Ce canal est ouvert entièrement à la navigation depuis 1882, il est divisé en deux sections : l'une, de 174 kilomètres, le bras du Nord, qui est le véritable canal à point de partage, a coûté 280,000 fr. par kilomètre ; l'autre, le bras du Sud (274 kilomètres), suit la vallée de la Meuse, qui a été canalisée au prix d'une dépense de 197,000 fr. par kilomètre ; l'ensemble des 448 kilomètres représente une dépense kilométrique moyenne de 229,800 fr. Au total, il faut chiffrer 102,950,000 fr.

La dépense réelle, premier mécompte, a dépassé largement les évaluations. Il s'agissait d'un canal ne comportant ni tunnel, ni viaduc, ni aucun ouvrage d'art ; M. Krantz déclarait à la Chambre (24 mars 1874) que la construction en serait facile et économique ; les crédits primitifs n'étaient que de 63 millions ; on voit quel écart existe entre les devis et l'exécution. Le prix de revient kilométrique, supposé de 137,000 fr., a été, nous venons de le voir, de 229,800 fr.

Au point de vue technique, le canal de l'Est fait malgré

---

(1) Quatre grandes artères composent actuellement dans l'Est le réseau des voies de navigation ; en voici l'énumération :

Canal de l'Est, mettant en communication Anvers et Lyon ;

Marne canalisée et canal de la Marne au Rhin ;

Canal de l'Aisne à la Marne ;

Canal de la Haute-Marne à la Saône.

Que l'on joigne à ces grandes artères les lignes projetées de la Meuse à l'Escaut, le canal de la Chiers, le canal de Dombasle à Saint-Dié, il n'y aura plus, dans la région de l'Est, de section de chemin de fer un peu fréquentée qui ne soit doublée par une voie navigable.

(Rapport présenté par le conseil d'administration des Chemins de fer de l'Est à l'assemblée générale du 29 avril 1886.)

tout honneur à l'ingénieur chargé des travaux. Au point de vue économique, nous verrons tout à l heure ce qu'il rapporte au pays. Etablissons d'abord le compte exact des charges d'établissement.

Dans le prix de revient ci-dessus, ne sont compris ni les frais d'études, ni l'intérêt du capital pendant la construction. Or, la construction a duré 7 ans ; ce sera certainement rester au-dessous de la vérité qu'évaluer à 15 ou 20 0/0 la surcharge que subit le prix de revient kilométrique, du fait des frais accessoires et des intérêts servis pendant la période des travaux. Le véritable prix de revient ne serait plus 229,800 fr., mais bien environ 265,000 fr. A ce prix-là on aurait pu construire un chemin de fer dans des conditions ordinaires.

Voyons les compensations du trafic.

On estimait à 600,000 tonnes pour la première année d'exploitation, la circulation du canal de l'Est, et cette circulation ne devait pas tarder à être portée à 1 million de tonnes ; tels étaient les calculs officiels. En réalité, le canal de l'Est a transporté en 1884, quatrième année d'exploitation, 110,000 tonnes de marchandises, tonnage rapporté à la distance entière. Le fret proprement dit ressort à 0 fr. 015 : c'est ce qu'a payé le commerce à l'entrepreneur de transports.

Mais ce n'est pas, tant s'en faut, le prix de revient réel d'une tonne transportée : le batelier est couvert de ses débours, et a même son bénéfice ; l'Etat, lui, reste à découvert pour la totalité des frais qui lui incombent.

La dépense d'établissement étant de 265,000 fr. par kilomètre, c'est, pour chaque kilomètre, en calculant l'intérêt à 4 1/2 0/0 seulement, 11,925 francs, qu'il faudrait tout d'abord retrouver dans le trafic. Ajoutons, pour frais d'entretien du canal, 1,400 francs par kilomètre, chiffre moyen authentique ; nous avons comme charge annuelle 13,325 fr.

Nous avons vu que la circulation du canal est représentée par 110,000 tonnes ; chaque tonne aurait dû payer 0 fr. 121,

pour couvrir le prix de revient, sans parler du prix de transport proprement dit.

$$265.000 \text{ fr. à } 4\ 1/2\ 0/0 = 11.925 \text{ fr.}$$
$$11.925 \text{ fr.} + 1.400 \text{ fr.} = 13.325 \text{ fr.}$$
$$\frac{13.325 \text{ fr.}}{110.000 \text{ T.}} = 0 \text{ fr. } 121.$$

En résumé, aux 0.015 qui représentent le fret, il faut ajouter 0.121, et le prix réel du transport ressort à 0 fr. 136.

L'Etat, avons-nous dit, au prix coûtant du canal, aurait pu construire un chemin de fer. Mais le chemin de fer existait ; il n'y avait pas à le construire. On pouvait obtenir par lui, sans grand effort, le résultat auquel on est arrivé par le canal : un bas prix artificiel pour le transport de 110,000 tonnes de marchandises d'une faible valeur. On pouvait demander à la Compagnie du chemin de fer d'abaisser son tarif au niveau du prix du canal sur la longueur du parcours en concurrence suivi par ces 110,000 tonnes, en l'indemnisant, bien entendu, de son sacrifice. Il en eût coûté 1 million 1/2 peut-être au Trésor pour racheter la différence entre le prix du canal et le prix sur rail, et l'Etat aurait évité d'immobiliser dans une entreprise stérile un capital de plus de 100 millions. (*Voir* Annexe 3).

Voilà donc qui est clair ; voilà percé à jour le sophisme sur la foi duquel l'Etat surmène ses finances pour donner au pays l'illusion du bon marché des transports. Nous dirons des canaux ce que vingt fois nous avons dit des chemins de fer : il en est de bons et d'utiles, il en est de fort inutiles et de mauvais. Les uns enrichissent le pays, d'autres ne sont qu'une superfétation coûteuse et n'aboutissent qu'à un gaspillage de capitaux. D'une manière générale, nous reconnaissons sans peine que les voies navigables ont encore un rôle à jouer dans le système de nos moyens de transport ; nous estimons seulement qu'avec l'extension des voies ferrées et l'abaissement incessant des

tarifs appliqués sur ces dernières, il n'y a rien d'excessif à dire que les canaux n'ont plus la même utilité ni la même importance qu'autrefois. Le chemin de fer, quoi qu'on tasse, aura toujours sur le canal l'avantage de la régularité, de la vitesse ; avec lui, pas de chômages ni d'interruptions, pas d'approvisionnements onéreux. Tous les services que rend le canal, il peut les rendre, nous l'avons prouvé, à meilleur compte, et il en rend beaucoup d'autres que seul il est en état de fournir. En vérité, lorsque partout les populations ont à leur portée cet instrument de progrès par excellence : le chemin de fer, c'est un bien singulier anachronisme que commet l'Etat, prenant parti pour le coche, cherchant à restaurer à grands frais un vieil outil démodé.

Est-ce donc que nous soyons systématiquement les adversaires de toute concurrence ? Pas le moins du monde. Nous savons fort bien que la concurrence en matière de transports peut servir les intérêts généraux du pays. Elle est juste et nécessaire, nous l'avons dit, toutes les fois qu'il s'agit, avec la voie navigable, de desservir un trafic dont l'abondance ferait l'encombrement sur la voie de fer ; elle est absurde et nuisible quand elle s'attaque à des lignes parfaitement en état de suffire à leur tâche, à plus forte raison quand elle vient doubler des lignes n'ayant déjà par elles-mêmes qu'un trafic incapable de rémunérer le capital employé à leur exécution.

V

La définition que nous a donnée M. de Freycinet du rôle des voies navigables, considérées comme complément naturel, comme déversoir obligé des chemins de fer, est loin d'être d'une rigueur absolue. Le chemin de fer est un instrument complet sans le canal; les services que rend le canal peuvent aussi bien être rendus par le chemin de fer. La

préexistence d'un canal n'a jamais été un argument opposé aux populations qui réclamaient un railway ; dans les régions où c'est le chemin de fer qui préexiste, la nécessité du canal ne s'impose que dans certains cas bien déterminés et à titre d'exception.

Lorsqu'il fut question, par exemple, de l'établissement du chemin de fer du Midi, l'Etat eut quelque peine à trouver des concessionnaires pour une entreprise qui avait en perspective la concurrence obligée du canal. Pour avoir le chemin de fer, on fut obligé de concéder la voie d'eau avec la voie de fer. A cette époque-là, nul ne songeait à imposer aux railways la concurrence des voies navigables, et les populations renonçaient bien volontiers à avoir celles-ci pour obtenir ceux-là. C'est ainsi que 53 députés des départements du Midi demandaient que les terrains acquis pour la construction du canal latéral à la Garonne, les terrassements exécutés, les matériaux en approvisionnement, fussent livrés à une compagnie qui établirait un chemin de fer dans le fond du canal ou sur ses bords ; et cette proposition était appuyée par 400 délibérations de conseils municipaux et de chambres de commerce de la région.

En Angleterre, nombre de canaux, considérés comme inutiles, ont été comblés ou transformés en chemins de fer. Ajoutons, chose qui en France ferait pousser les hauts cris, que chez nos voisins, 2,462 kilomètres de canaux (chiffre cité par M. de Franqueville) appartenaient en 1882 aux Compagnies de chemins de fer (1).

Pour que les deux instruments puissent utilement fonctionner côte à côte, il ne suffit pas de déterminer théoriquement le rôle de chacun. Une première condition s'impose, c'est que l'un et l'autre trouvent le moyen de vivre dans le trafic

---

(1) L'ingénieur Kupla, dans son livre *les Moyens de transport aux Etats-Unis* (Leipzig, 1883), constate qu'aux Etats-Unis, aussi bien qu'en Angleterre, on comble une foule de canaux pour les convertir en chemins de fer.

spécial qui leur est attribué. Mais si, en attirant à lui les matières pondéreuses, le canal enlève au chemin de fer un appoint dont la disparition immobilisera une partie du matériel et stérilisera une portion du capital de ce dernier ; si le canal, en un mot, ne s'alimente que des transports qu'aurait pu faire le chemin de fer — et la chose arrive, — on peut dire hardiment que le capital engagé dans la construction du canal constitue une dépense malheureuse, une charge sans compensation pour le public, qui doit payer les frais de deux voies parallèles quand une pouvait suffire.

Le chemin de fer du Nord transporte à peu près autant de charbon et de matières pondéreuses qu'en transporte le canal ; il est plus d'une ligne dans l'Est, dans le centre de la France, qui s'alimente surtout de ce que les Anglais appellent la *mineral class*, c'est-à-dire de houilles, de minerais, de produits métallurgiques et autres marchandises encombrantes. Dira-t-on qu'en perdant la totalité de ce trafic, elles n'auraient qu'à se féliciter d'être désencombrées et ne perdraient qu'une recette illusoire ? A la vérité, le bénéfice pour ces Compagnies est mince pour chaque tonne transportée, mais les tonnes se chiffrent par millions (*voir* Annexe 4). Déjà, par le fait de la concurrence des cours d'eau, il n'y a que trop de véhicules immobilisés dans les dépôts ou incomplètement utilisés sur les voies, et si, par malheur, les canaux arrivaient à réaliser l'idéal de « désencombrement » de M. de Freycinet, c'est pour le coup qu'on verrait monter à des chiffres inconnus les charges de la garantie d'intérêt.

On imagine de considérer le chemin de fer comme l'instrument spécial du transport des marchandises chères. Allons jusqu'au bout de la subtilité : on peut demander aussi que les chemins de fer ne fassent que des transports à grande vitesse, qu'ils se restreignent aux colis-bagages et aux colis-messagerie.

Il nous semblait à nous que les chemins de fer ont été créés et outillés pour transporter tout ce qui est transportable. En ce qui regarde les voyageurs, il y a eu, dès l'origine,

la première, la deuxième et la troisième classe ; en ce qui regarde les marchandises, les premiers cahiers des charges avaient eu bien soin d'établir des catégories dans lesquelles chacune d'elles venait se ranger, suivant sa valeur, les matières pondéreuses étant déjà l'objet d'un classement de faveur (*voir* Annexe 5). S'il était vrai que le chemin de fer dût abandonner au canal cette dernière catégorie de marchandises, que signifierait l'insistance avec laquelle l'Etat, dans toutes ses négociations avec les Compagnies, n'a cessé de poursuivre la réduction des taxes appliquées au transport des dernières classes? Tous ces dégrèvements, arrachés de guerre lasse aux Compagnies, auraient été faits à contre-sens, en pure perte pour le chemin de fer, qui, après avoir vu une partie de son tonnage détournée par la concurrence irrésistible de la navigation, n'aurait pour tout dédommagement sur le reste que la perte des tarifs abaissés.

D'ailleurs, toutes les marchandises lourdes que détournent aujourd'hui les canaux ne sont pas des marchandises sans valeur, encombrant le chemin de fer, comme dit M. de Freycinet, « sans le rémunérer ». Les bateaux à vapeur circulent maintenant sur les rivières canalisées et sur les canaux portant des marchandises de toute nature, groupées pour parfaire le chargement du bateau. Les vins, les sucres, les bougies, les cafés, le coton, les huiles, les savons, qui entrent pour une part de jour en jour croissante dans le trafic des canaux, ne sont pas précisément de ces marchandises qui ne sauraient supporter les frais de transport, qui surchargeraient le chemin de fer sans lui procurer un bénéfice appréciable. La batellerie, elle aussi, a perfectionné son outillage et ses moyens de traction, et, les libéralités de l'Etat aidant, il lui est permis de convoiter et de s'approprier des éléments de trafic variés qui autrefois n'étaient pas à sa portée. La spécialisation invoquée par M. de Freycinet à l'appui de la coexistence du canal à côté du chemin de fer n'est, encore

une fois, qu'une subtilité théorique (1), et nous ne sommes pas au bout des empiétements des voies navigables.

La concurrence des voies navigables, nous dit-on, est un contre-poids nécessaire au monopole des chemins de fer ; elle contient, elle modère leurs tarifs ; elles les empêche d'imposer leur loi à l'industrie. Ce serait exact si les chemins de fer étaient libres d'exploiter à leur gré ce que l'on se plaît à appeler leur monopole, s'ils étaient maîtres de leurs prix et de leurs délais, s'ils pouvaient appliquer d'autres tarifs que ceux qu'a visés le cahier des charges et qu'a homologués le ministre. Mais tout le monde sait qu'il n'en va pas ainsi, et que les chemins de fer fonctionnent à l'état d'industrie étroitement réglementée. La surveillance de l'Administration, à elle seule, suffirait, n'y eût-il ni canaux, ni rivières, à rendre les abus impossibles.

A l'origine de leurs concessions, les Compagnies savaient fort bien qu'elles auraient à compter avec la rivalité des voies navigables ; mais à cette époque on n'avait pas ou on n'avait que bien peu de rivières canalisées ou de canaux à grande section ; de plus, les tarifs légaux étaient alors fort élevés, et l'on n'avait pas encore imaginé de supprimer les faibles droits auxquels était soumise la batellerie. A mesure que

---

(1) En Angleterre, la théorie de M. de Freycinet n'est rien moins que confirmée par l'expérience. Les houilles, par exemple, sont loin de déserter le chemin de fer pour le canal. Les chiffres suivants montrent comment se répartit le mouvement des charbons entre chemins de fer et canaux dans les quatre dernières années :

	Chemins de fer	Canaux.
	— (en tonnes)	—
1882.....	94.486.000	7.200.000
1883...	99.960.000	7.091.000
1884.....	97.572.000	6.822.000
1885.	98.182.000	6.634.000

le réseau s'est étendu et que les tarifs se sont abaissés, l'utilité d'une concurrence aux chemins de fer est devenue moins évidente. Les lignes improductives — et ce sont aujourd'hui de beaucoup les plus nombreuses — ont résolu depuis longtemps la question de l'emploi à donner aux excédents de recettes des artères à grand trafic ; celles-ci n'arrivent même plus à suffire à leur tâche, qui est de combler les insuffisances des lignes stériles. Et l'on cherche à fortifier la concurrence ! Contre qui, contre quoi ? contre le déficit.

Oui, nous admettons cette concurrence qui n'est que l'émulation intelligente, l'effort constant pour abaisser le prix de revient des services ; à cette concurrence-là, tout le monde gagne. Mais ce n'est plus une lutte de ce genre qui est engagée entre la voie d'eau et la voie de fer depuis l'abolition des droits de navigation. Ce n'est plus la lutte loyale et féconde, c'est une guerre brutale et sans profit que celle qui est faite, aujourd'hui au chemin de fer avec la complicité et les subsides du Trésor ! Au canal toutes les faveurs et toutes les immunités ; au chemin de fer, toutes les servitudes et toutes les charges ! On comprendrait la gratuité de la route d'eau lorsque les chemins de fer, ayant amorti leurs dépenses d'établissement, se trouveront dans une situation égale à celle que les libéralités de l'Etat ont faite d'ores et déjà aux canaux. N'ayant plus à se préoccuper de leurs services financiers, les chemins de fer, nous l'avons montré, seront en mesure d'opérer leurs transports à des conditions beaucoup plus favorables au développement de la prospérité publique que ne le peuvent faire actuellement les voies navigables ; celles-ci, ce moment venu, risquent fort de voir leurs services universellement délaissés. Soixante et quelques années nous séparent de l'époque qui verra probablement le règne incontesté du chemin de fer ; en perdant de vue ce prochain avenir, l'Etat fait preuve d'une singulière imprévoyance. Il devrait, dès à présent, se demander ce que représenteront en 1960 les sacrifices faits en faveur des voies navigables, ce que vaudra

tout l'argent aujourd'hui si facilement dépensé pour donner à la batellerie l'usage gratuit de la route d'eau. Et puis, ne devrait-il pas comprendre que plus il asservit le chemin de fer au canal, plus il ajourne le moment où, sans attendre 1960, par le cours naturel des choses, les conditions du transport sur rails pourront encore être améliorées ?

VI

Retracer l'histoire des nombreuses modifications qu'a subies dans le passé le régime fiscal des voies navigables serait une entreprise fastidieuse et qui nous mènerait trop loin. Rappelons qu'à l'origine un grand nombre de canaux ont été construits par l'industrie privée, concédés à des Compagnies qui forcément devaient trouver dans le prix du transport la rémunération du capital de premier établissement et l'équivalent des frais d'entretien. Les tarifs étaient donc généralement élevés ; la moyenne ne pouvait guère descendre au-dessous de 5 centimes et 5 centimes 1/2 par tonne-kilomètre. Et ces prix, en réalité, étaient le plus souvent dépassés. Comparé au prix de revient des transports sur route, le tarif des canaux n'en constituait pas moins un progrès considérable pour nos industries et notre agriculture. Les transports sur route, sans aucun péage, revenaient à 20 et 30 centimes par tonne et par kilomètre ; les prix du canal faisaient donc gagner 15 à 25 centimes pour les transports à grande distance, écart dont une portion pouvait être aisément abandonnée par l'expéditeur au batelier.

Avec l'avènement des chemins de fer, le rôle de l'industrie privée dans l'exploitation des canaux ne pouvait tarder à devenir difficile. La concurrence de la voie ferrée se développant, il devint bientôt impossible à des Compagnies de s'intéresser à la construction et à l'exploitation des voies navigables. On fait honneur aux canaux de l'abaissement des tarifs de chemins de fer ; les faits disent que c'est le chemin de fer qui,

partout où il s'est établi et s'est trouvé en présence de la voie d'eau, a obligé celle-ci à réduire ses prix (1). Il est vrai que le jour où les prix ont été abaissés, on s'est avisé de reprocher aux chemins de fer d'avoir mis trop d'âpreté dans leur concurrence. Le grief paraîtra singulier ; pour en faire justice, il suffirait de montrer l'Etat poursuivant encore aujourd'hui les Compagnies de ses exigences, l'opinion publique elle-même les harcelant de ses plaintes sur l'insuffisance des dégrèvements.

Du jour où il fut constaté que les nombreux canaux aux mains de l'industrie privée ne pouvaient plus, avec leurs charges, soutenir la lutte contre les chemins de fer, l'Etat se décida à commencer le rachat des canaux, avec la pensée de réduire les droits. Les premiers rachats remontent à 1853; l'opération s'est continuée à des intervalles divers, et actuellement c'est à peine s'il existe 800 kilomètres entre les mains des particuliers. Les droits eux-mêmes ont été abaissés à diverses reprises. Ce n'est qu'en 1879, à l'occasion du programme Freycinet, que l'idée de la gratuité absolue fut posée sérieusement et prise en considération par les Chambres. La loi de finances du 21 décembre 1879 contenait une disposition aux termes de laquelle les droits devaient être supprimés à partir du 1er octobre 1880; dès le 19 février 1880, une loi spéciale rendit la mesure immédiatement applicable.

L'argument invoqué par les auteurs de cette réforme est un argument que nous connaissons bien. Pour justifier les sacrifices qu'allait s'imposer le Trésor en renonçant à tirer aucune rémunération directe de l'énorme capital engagé dans

---

(1) Sur les canaux, en Alsace, avant l'établissement des chemins de fer, le prix de la tonne kilométrique était de 0,05 ; il s'est abaissé dans la suite à 0,0142 ; sur la Saône, de Châlon à Lyon, le prix pratiqué avant le railway était de 30 fr. par tonne, soit 0,20 c ; après la concurrence, le prix est devenu 6 fr. la tonne, ou 0,04.

les canaux, on a fait valoir l'utilité générale, et expliqué que l'Etat serait suffisamment indemnisé par les services que pouvaient rendre les canaux, par le supplément de richesses qu'ils ne manqueraient pas de développer. Nous savons ce que vaut cette théorie du profit indirect en matière de grandes dépenses et de grandes entreprises ; nous savons ce qu'elle a produit d'illusions et de mécomptes. Nous la répudions pour les facilités qu'elle donne à ceux qui font la dépense et pour les responsabilités qu'elle supprime. Nous lui devons pour le moment une Dette publique accrue de 3 milliards et demi pour des œuvres dont la plupart resteront improductives pendant un demi-siècle peut-être. L'argent consacré aux canaux est de l'argent qu'a fourni l'emprunt. Si, une fois construits, les canaux ne rapportent rien, on est tout d'abord en présence de ce double résultat : des capitaux consommés, puis des charges d'intérêts et des frais d'entretien ; les canaux auront beau rendre des services aux particuliers, nous ne voyons pas clairement apparaître le bénéfice de l'Etat. Il n'est pas vrai que l'on crée de la richesse par cela seul qu'on dépense beaucoup d'argent sur les canaux ; autant vaudrait dire qu'il suffit à l'Etat d'emprunter pour créer des capitaux. En même temps qu'il emprunte, l'Etat est amené à établir de nouveaux impôts; il lui faut bien servir les intérêts de ses rentes. On nous fera difficilement comprendre comment grossir les charges des contribuables est une manière assurée de produire un accroissement de la richesse générale.

S'il était vrai toujours que les canaux fussent instrument de richesse, la chose serait sans doute encore plus vraie pour les chemins de fer. Pourquoi ne s'avise-t-on pas d'appliquer le régime de la gratuité aux voies ferrées ?

L'Etat pourrait, s'il lui plaisait, renoncer à toute rémunération directe pour le transport des lettres et dépêches, à une condition pourtant, c'est de se couvrir ensuite sur le fonds commun de l'impôt. Ceux qui expédient cinquante lettres ou dépêches par jour applaudiraient sans doute ; mais ceux qui

usent de la poste ou du télégraphe une ou deux fois par an — ou par mois, si l'on veut, — auraient, sans doute, quelques observations à faire.

Pour apprécier l'utilité, la valeur réelle d'un chemin de fer, on a deux éléments : l'importance de son trafic et le prix auquel il vend ses services au public. Mais lorsqu'il s'agit d'apprécier les avantages d'un canal, sous le régime de la gratuité, le seul point à considérer, c'est l'économie que la voie d'eau peut procurer sur le chemin de fer. Les effets de la gratuité sont-ils proportionnés aux sacrifices de l'Etat ? voilà tout ce qu'il importe de savoir.

En 1872, M. Krantz, rapporteur de la commission d'enquête sur les chemins de fer et les voies navigables, évaluait à deux centimes environ l'écart moyen existant entre le prix des transports par eau et le prix des transports par voie ferrée. Alors, les droits perçus au profit de l'Etat sur les canaux et les rivières étaient de 0 fr. 005 par tonne et par kilomètre pour les marchandises de 1re classe, de 0 fr. 002 pour celles de la 2e ; c'était une somme de 3 à 4 millions qui rentrait ainsi au Trésor et qui diminuait d'autant les frais d'entretien. La loi de 1879 a supprimé cet inoffensif péage, mais le prix du transport proprement dit, celui que perçoit la batellerie, n'en a pas été modifié. De leur côté, depuis 1879, les Compagnies de chemins de fer ne sont pas restées immobiles ; les dégrèvements dont elles ont fait bénéficier les produits agricoles, les houilles et autres matières pondéreuses ont compensé et au delà la faible économie qu'a procurée à la clientèle des voies navigables l'abandon par l'Etat de toute taxe à son profit. Si bien que l'écart entre le tarif moyen de la voie d'eau et le tarif moyen de la voie de fer s'est certainement abaissé dans ces dernières années et se trouve actuellement inférieur à 2 centimes. Il existe aujourd'hui des cas nombreux où le chemin de fer n'a contre lui qu'une différence de 1 centime. Les Compagnies du Nord et de l'Est ont mis récemment en vigueur un tarif qui permet aux houillères du Pas-

de-Calais de lutter contre les houillères belges et d'expédier leurs produits dans l'est de la France au prix de 2 centimes par tonne et par kilomètre ; on peut dire que le chemin de fer atteint et réalise ici le bas prix du canal.

Nous admettons qu'entre les deux voies concurrentes l'écart moyen soit aujourd'hui de 1 centime et demi en faveur de la voie navigable, et cette évaluation ne sera certainement pas loin de la vérité. Pour les 2,382,665,000 tonnes kilométriques que transportaient en 1883 les canaux et les rivières, cette économie de 1 centime et demi par unité kilométrique correspondrait à une économie générale d'environ 35 millions, à répartir entre tous ceux qui ont effectué les transports. Mais est-ce bien là qu'on trouverait la compensation cherchée aux 90 millions, charge annuelle de la gratuité ? Non, puisque les voies navigables sont utilisées par les étrangers aussi bien que par les Français, il n'est pas permis de considérer ces 35 millions comme le dédommagement des contribuables qui font les frais de la construction, de l'aménagement, de l'entretien des routes d'eau ; le bénéfice, pour une bonne partie au moins, n'est qu'une pure illusion. S'il s'agit de cette portion des transports qui répondent à un trafic né à l'intérieur du territoire, qui s'effectuent pour le compte français, oui, l'économie réalisée est une atténuation des charges de la gratuité ; mais personne n'imaginera, sans doute, de considérer comme un profit des nationaux les facilités données aux producteurs étrangers pour l'expédition de leurs marchandises, et les économies qu'ils réalisent avec les subventions de notre Trésor. Chacun sait à quoi s'en tenir sur la part énorme qui, dans le mouvement de la navigation intérieure, revient aux marchandises, aux denrées d'origine étrangère ; les statistiques de l'administration des douanes nous rappellent chaque jour dans quelles affligeantes proportions la balance du commerce extérieur, depuis moins de dix années, s'est retournée contre nous. Nous ne prenons

pas notre parti de voir nos échanges se solder annuellement par un excédent d'importation de 1 milliard, et il nous suffirait de savoir que le régime actuel des voies navigables encourage et favorise surtout cet afflux des produits du dehors, pour être absolument fixé sur ce que le pays gagne réellement à la gratuité.

VII

La question qui a motivé cette rapide étude, à quelque point de vue qu'on l'envisage, est de celles qui appellent les sérieuses réflexions du gouvernement et des Chambres. Elle intéresse au premier chef nos budgets, la bonne gestion de nos finances, la saine direction de nos affaires économiques. Nous croyons n'avoir plus à démontrer que l'abrogation des faibles droits auxquels était soumis l'usage des canaux et des rivières canalisées, a été, de la part de l'Etat, une erreur regrettable, un sacrifice absolument injustifié. On ne pouvait pas dire que ces droits fussent un obstacle à la navigation ; la batellerie, qui les acquittait avant les améliorations dont elle a déjà si largement profité, est actuellement, bien mieux que dans le passé, en état d'en porter la charge, et les grosses dépenses que s'est imposées l'Etat, en vue de faciliter les transports, justifieraient largement aujourd'hui une taxe supérieure à celle qui existait autrefois.

L'Etat s'est encore trompé, — les faits en témoignent, — lorsqu'il a imaginé de faire des voies navigables l'instrument d'une concurrence directe, systématique aux chemins de fer : il n'a pas compris que le but ainsi poursuivi était en contradiction avec ses plus clairs intérêts. Déjà, les résultats obtenus dans cette voie ont certainement dépassé ses espérances ; chacun peut voir aujourd'hui ce que la concurrence de la voie d'eau fait perdre aux chemins de fer. Le trouble ainsi porté dans la première de nos industries restera, nous osons le dire, une

faute sans excuse. On se demande à quoi pensaient ceux qui, tout en préparant aux chemins de fer cette rivalité redoutable, n'hésitaient pas à faire endosser par l'Etat les conséquences financières, pourtant faciles à prévoir, de la lutte si étourdiment engagée.

Il semble que du moins l'expérience soit aujourd'hui décisive et complète. C'est par 63 millions que se chiffraient, pour 1885, les insuffisances de produits qu'a dû couvrir la garantie de l'Etat sur l'ensemble du réseau des voies ferrées ; le chiffre de 1886 sera certainement plus élevé que celui de 1885, et au projet de budget de 1887, l'évaluation est de 104 millions, se décomposant comme suit :

Pour les chemins de fer français	89.000.000
Pour les chemins de fer algériens....	15.000.000
Total.....	104.000.000

Sans doute, la baisse du trafic des chemins de fer est imputable dans une large mesure aux difficultés de la situation générale ; ces difficultés, on doit l'espérer, ne sont que transitoires. Pour le moment, la crise existe, et nul n'est en état d'en prévoir la durée. Ce qu'il y a de certain, et ce qui doit nous frapper, c'est que la navigation intérieure n'est pas atteinte dans son tonnage comme l'est le chemin de fer ; c'est que, partout où un canal outillé à la moderne, partout où une rivière canalisée vient doubler un chemin de fer, celui-ci se voit enlever une portion notable du trafic auquel il pourrait légitimement prétendre. Et l'Etat sait bien qu'il en est ainsi, lui qui travaille dans le but avoué de rendre plus effective la concurrence de la voie d'eau à la voie de fer.

Comme premier résultat, ceux qui ont poussé l'Etat dans cette voie sont arrivés à rejeter sur nos budgets une charge dont l'étendue, dans les circonstances actuelles et avec les obligations qu'ont encore à remplir les Compagnies, ne peut plus être exactement limitée. Et quelles

satisfactions, quels avantages, ou simplement quelles compensations peut-on se flatter du moins de procurer au pays? Ce que nous voyons de plus clair, c'est qu'on désorganise les chemins de fer, alors que de tous côtés ils sont sollicités d'abaisser leurs tarifs. Le trafic détourné par les voies navigables pourrait presque toujours être desservi par le railway. La clientèle du canal obtient, il est vrai, une certaine économie sur ses transports. Mais cette clientèle, d'abord, se recrute en dehors de la moyenne industrie et du moyen commerce, qui se servent non du canal mais du chemin de fer, et puis nous avons montré à quoi se réduit cette prétendue économie des transports effectués par la batellerie ; ce bon marché-là coûte annuellement 90 millions à celui qui paye les impôts, au contribuable, à tout le monde. Aux 89 millions d'insuffisances de recettes des Compagnies métropolitaines, ajoutons ces 90 millions, coût de la gratuité sur les voies navigables, ajoutons encore le montant du déficit avéré du réseau de l'Etat, soit environ 35 millions (*voir* Annexe 6) ; nous arrivons à 214 millions, charge annuelle, *deux cent quatorze millions* que coûtent au budget les expériences qui devaient réaliser chez nous le bas prix des transports!

Le pays, depuis quelques années, a changé son orientation économique. On se préoccupe aujourd'hui de venir en aide à notre industrie, à notre agriculture ; les Chambres ont voté pour cela des droits de douane. Or, ces lois de protection, qui s'appliquent à la frontière, n'est-ce pas dans une large mesure en paralyser les effets que de permettre à nos concurrents de se faire à l'intérieur une arme contre nous de nos propres moyens de transport ? Le moment est venu de mettre fin à cette contradiction flagrante.

Les canaux existent, les bons et les mauvais ; nous sommes bien d'avis que les dépenses faites ne doivent pas rester absolument stériles, que l'Etat doit tirer le meilleur parti possi-

ble des grosses dépenses qu'il s'est imposées. Mais, ne saurait-on imaginer quelque chose de moins choquant, de moins ruineux que le système d'exploitation actuel ? Est-ce faire œuvre utile que de se servir des canaux pour désorganiser et ruiner cette autre partie du domaine de l'Etat : les chemins de fer ? Est-il juste, ajouterons-nous, de laisser à l'entrepreneur de batellerie la pleine liberté de ses tarifs, quand le chemin de fer ne peut, suivant les nécessités de sa défense, ni relever ni abaisser les siens ?

Puisqu'il y a des travaux en cours sur les canaux et les rivières, il faudra bien qu'on les achève. Mais nous disons que rien ne presse d'immobiliser de nouveaux capitaux dans des entreprises dont il n'y a aucune rémunération à tirer, ni immédiate ni prochaine ; que l'Etat, s'il veut être raisonnable, doit se limiter rigoureusement à ce qui ne peut être ajourné, renoncer à tous travaux neufs, et que, le plus tôt qu'il sera possible, les dépenses doivent être ramenées aux simples frais d'entretien.

On s'est mis à l'œuvre, en 1879, avec la pensée que les travaux qu'on allait entreprendre auraient pour effet de doubler le tonnage des voies navigables, de le porter rapidement à 4 milliards de tonnes kilométriques. Eh bien, c'est précisément contre ces tendances et ces promesses du programme Freycinet que nous sommes en méfiance, que nous sentons, pour notre part, le besoin de réagir. Depuis 1880, la masse des transports par eau s'est accrue de près de 600 millions de tonnes ; quelqu'un soutiendra-t-il que nos affaires s'en sont améliorées? D'où nous viendrait ce milliard et demi de tonnes que l'avenir, nous dit-on, tient encore en réserve ? L'attendre du trafic national équivaudrait à spéculer sur la ruine de nos chemins de fer. Compter sur nos exportations pour aider à ce prodigieux développement, ce serait se leurrer soi-même, car les marchandises que nous fournissons à l'étranger sont en général des marchandises chères sous un faible volume, et pour lesquelles on utilise rarement les voies

navigables. C'est donc encore et toujours l'importation des produits exotiques qui jouerait ici le grand rôle ? C'est pour augmenter la prépondérance commerciale de l'étranger que nous continuerions à gaspiller des millions ?

Quand les Chambres ont décidé de subventionner la marine marchande, c'est au nom de la solidarité évidente des intérêts nationaux qu'on put justement demander aux contribuables les 12 ou 14 millions annuels nécessaires à la protection du pavillon français ; ici, du moins, on était sûr que pas une parcelle de la prime d'encouragement ne serait détournée de sa destination et ne profiterait au pavillon étranger. Lorsqu'il s'est agi, un peu plus tard, d'effectuer de grands travaux dans nos ports, l'Etat n'eut rien de plus pressé, tout d'abord, que d'assumer gratuitement la dépense. Mais bientôt, en face de difficultés croissantes, on fut amené à se demander s'il n'était pas absurde de mettre exclusivement à la charge des contribuables ces frais de transformations dont bénéficieraient, non pas seulement les navires français, mais les navires de toutes les nations rivales. Finalement, pour assurer les travaux de certains ports, il fut décidé que la rémunération des capitaux dépensés serait demandée, à l'exemple de ce qui se passe en Angleterre, à des taxes spéciales, perçues sur le tonnage général, sans distinction de pavillon.

Ce que l'on a fait dans ce sens n'est encore qu'un essai timide ; mais la voie est ouverte ; on aura, nous l'espérons, le bon sens de persévérer. Ce que nous demandons pour les ports, nous le demandons pour les voies navigables. Puisque les canaux et les rivières transportent autant de marchandise étrangère que de marchandise indigène, nous ne voyons pas pourquoi on ne se déciderait pas à constituer un fonds commun d'entretien et d'amortissement, qu'alimenterait la contribution universelle des clients de la navigation.

Le rétablissement des droits de péage, telle est, dans les circonstances actuelles, la mesure qui nous paraît s'imposer, que nous osons réclamer hardiment.

Au moment où il n'est question que d'économies, de mesures destinées à augmenter les ressources du Trésor, ce serait le cas ou jamais de revenir sur d'anciennes libéralités maladroites. Que l'Etat, pour une fois, agisse en commerçant et rentre dans la règle qui veut que le service soit mis à la charge de ceux qui en profitent directement ! Cessons de confondre des choses absolument distinctes : l'intérêt de la navigation générale, l'intérêt particulier du pays. Qu'on ne puisse plus dire que nous payons en France des impôts qui sont le prix de services rendus surtout à l'étranger ! C'est assez, en ce qui regarde les canaux, d'avoir fourni la voie ; c'est le moins que ceux qui en usent aient la charge de l'entretien.

Un droit de 1 centime par tonne kilomètre, perçu indistinctement sur tous ceux qui effectuent des transports, répondrait à cette juste exigence, et laisserait un excédent correspondant à un amortissement annuel de 1/2 0/0 du capital. Un tel droit, aujourd'hui, n'aurait rien d'excessif (*voir* Annexe 7), ne serait que le juste prix des facilités nouvelles dont bénéficie la navigation. Avec leur plus grand tirant d'eau, avec l'élargissement des écluses, les canaux reçoivent des bateaux d'une capacité bien supérieure à celle qu'ils avaient avant les transformations accomplies ; il n'en coûte guère plus aujourd'hui pour faire naviguer 250 tonnes que pour 150 ou 160 tonnes autrefois; les frais de matériel, de personnel, de halage n'ont augmenté que dans une faible proportion par rapport au bénéfice.

Le péage, bien entendu, serait perçu seulement sur les canaux et les cours d'eau assimilés ; les routes d'eau demeurées telles que la nature les a faites resteraient, sans rémunération, à la disposition du public. Dans l'état présent du trafic, ce centime par tonne-kilomètre assurerait au Trésor une ressource de plus de 22 millions. Ici on objectera que la

navigation verra tout d'abord ses transports diminuer, que, par conséquent, la recette sur laquelle peut compter le Trésor n'atteindra pas les 22 millions que représente le tonnage actuel, sous le régime de la gratuité. Cette recette sera de 22 ou de 21, de 20 ou de 19 millions, peu importe. Ce que nous voulons, avant tout, c'est limiter les empiètements des voies navigables. Le trafic que pourront perdre les canaux et les rivières ne sera pas du trafic supprimé, ce sera simplement du trafic restitué aux chemins de fer. Ce que l'Etat ne percevra pas directement se retrouvera au règlement de la garantie d'intérêts. Nous admettons d'ailleurs, que le nouveau droit ne soit pas immuable : à mesure que nos affaires se relèveraient, que la reprise du trafic des chemins de fer allégerait les charges de la garantie du Trésor, rien ne s'opposerait à ce qu'il fût abaissé.

Nous avons établi, au cours de cette étude, que le prix moyen *réel* des transports par eau, en France, ressort à plus de 6 centimes par tonne et par kilomètre ; que là dessus 2 centimes représentent le prix perçu par la batellerie, et 4 centimes environ la contribution absolument gratuite de l'Etat. L'effet du droit de 1 centime que nous proposons serait donc de faire payer 3 centimes à la marchandise et de réduire à 3 centimes le sacrifice du Trèsor. La subvention fournie à la batellerie serait encore de 50 0/0 !

Paris, 31 janvier 1887.

ANNEXES

ANNEXE 1

Exemples d'allongement du parcours par la voie d'eau.

	Distance		
	Voies navig.	Voie ferrée	Différence en 0/0
Châlon-sur-Saône à Paris :			
1° Par le canal de Bourgogne	504	365	38 0/0
2° Par le canal du Centre	514		40 0/0
De Saint-Jean-de-Losne à Paris	430	345	24 0/0
De Lyon à Paris :			
1° Par le canal de Bourgogne	642	494	29 0/0
2° Par le canal du Centre	652		32 0/0
De Lyon à Arles	287	270	6 0/0
De Briare à Paris	207	163	27 0/0
De Châlon-sur-Saône à Briare	322	270	19 0/0
De Dijon à Montbéliard	198	170	16 0/0

ANNEXE 2

Houilles et Cokes. — Transports effectués sur les sept grands réseaux français (*l'Etat inclus*), **en 1883**

Tonnage brut transporté (total)	20.301.000 tonnes.
Recettes correspondantes (total)	85.149.900 francs.
Produit moyen d'une tonne	4 fr. 19.
Nombre de tonnes à 1 kil. (total)	2.073.819.000 ton.-kil.
Parcours moyen d'une tonne	102 kilom.
Tarif perçu par kilomètre	0 fr. 0411.

Ce tarif moyen de 0 fr. 0411 s'est abaissé depuis 1884.

Autres exemples du prix de transport comparatif sur chemins de fer et sur canal

HOUILLES

De Mons à la Chapelle (la tonne)

Canal		*Chemin de fer*	
Fret..... Fr.	7 »	Traction belge.....Fr.	1 50
Douane.....	1 35	Douane et divers.....	1 41
Mise en magasin.....	1 35	Traction française.....	7 40
Total.....Fr.	9 70	Mise en magasin.....	0 50
		Total. ....Fr.	10 81

PLATRE

Lors de la discussion de la loi relative au canal du Havre à Tancarville, le député de Rouen combattit le projet comme onéreux pour les finances du pays. On faisait valoir que les plâtres du bassin de Paris transportés directement au Havre fourniraient à ce port un fret d'exportation considérable. A quoi le député rouennais répliquait que déjà la Compagnie de l'Ouest transportait les plâtres au prix réduit de 0 fr. 027 par tonne-kilométrique.

MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Une note émanée de la direction de la construction à la Ville de Paris contient les renseignements qui suivent sur le transport des matériaux de construction destinés aux travaux de la Ville, et venant de loin.

Les pierres concassées et les pavés destinés à la Ville de Paris viennent principalement par voie ferrée. La voie navigable n'est employée que pour l'arkose et quelques espèces de pavés belges qui viennent partie par eau, partie par chemin de fer, les prix de la ligne du Nord ne s'écartant que peu de ceux de la voie d'eau. L'administration de la Ville de Paris préfère en général la voie ferrée, parce que la livraison y est plus prompte, plus régulière.

ANNEXE 3

Le canal de l'Est.

En ce qui regarde l'exemple du canal de l'Est, les éléments de notre démonstration ont été tirés du travail extrêmement remarquable de M. de Nordling intitulé : *Les prix de revient des trans-*

ports par chemins de fer et la question des voies navigables en France, en Prusse et en Autriche. M. de Nordling arrive à formuler sa conclusion sous une forme saisissante, en montrant que « *si l'Etat avait offert à la Compagnie de l'Est le tiers seulement de* « *la dépense du canal, ladite Compagnie aurait pu transporter gra-* « *tis les marchandises qui ont passé sur le canal, où elles ont cer-* « *tainement payé plus de 1 centime de fret.* »

« Si de pareils résultats se produisent sur un canal dont le prix de revient est encore relativement modéré, à quoi ne sera-t-on pas exposé, se demande l'auteur, sur les canaux actuellement en construction, évalués dès à présent à 430,000 et même 630,000 fr. par kilomètre, et dont le plus important sera lui-même en concurrence avec le canal de l'Est. »

ANNEXE 4

Le détournement de trafic opéré par les canaux nouveaux

La loi de 1879 a classé parmi les canaux nouveaux à créer le prolongement du canal latéral à la Loire, de Roanne à la Fouillouse, et a prescrit l'étude du prolongement de ce canal jusqu'au Rhône, de façon à réunir les deux fleuves. Pour se rendre compte du détournement de trafic que cette création entraînerait au préjudice de la voie de fer parallèle, en mettant en communication le bassin de Saint-Etienne avec le réseau des voies navigables (le canal de Givors étant pour le moment hors d'usage), il suffit d'examiner comment se partage le trafic dans le bassin de Saône-et-Loire, en ne considérant que le transport des combustibles minéraux, des minerais, des produits métallurgiques. Voici en pour cent les chiffres actuels :

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	Par rail	Par eau
Houilles et cokes.....	62 0/0	38 0/0
Industrie métallurgique, minerais, métaux bruts et ouvrés.....	61 0/0	39 0/0

On peut donc sans crainte avancer que le jour où le canal de la Loire au Rhône serait parachevé et la jonction opérée, la Compagnie qui dessert actuellement cette région se verrait enlever environ 38 0/0 du transport de la houille et 39 0/0 des transports que lui donne l'industrie métallurgique.

Elle transporte actuellement 2,600,000 tonnes de houille de Saint-Etienne, et 700,000 tonnes de produits métallurgiques. Ce serait donc 1 million de tonnes de houille et 273,000 tonnes de minerais et métaux qu'elle verrait passer à son concurrent, soit en tout près de 1,300,000 tonnes, sans parler des autres transports que détournerait le canal.

Transports de houilles et cokes en 1885 sur l'Est de la France

(Poids par tonnes)

	Par rail	Par eau
1. Bassin de la Sarre..... ...	443.773	411.585
2. Belgique.....	1.214.877	234.447
3. Nord et Pas-de-Calais	174.000	231.514
Total général.....	1.832.650	877.546

ANNEXE 5

Jusqu'en 1863, les cahiers des charges ne comprenaient que trois classes, et le prix de la dernière était de 0 fr. 10 par tonne et par kilomètre. En vertu des conventions de 1863, une quatrième classe fut imposée aux Compagnies pour la houille, les minerais, les engrais, les matériaux de route, plâtre, sable, etc. sans condition de tonnage, avec les prix suivants :

Jusqu'à 100 kilomètres, 0 fr. 08 par tonne et par kilomètre avec maximum de 5 fr.

De 100 à 300 kilomètres, 0 fr. 05 par tonne et par kilomètre avec maximum de 12 fr.

Au delà de 300 kilomètres, 0 fr. 04 par tonne.

ANNEXE 6

L'exploitation du Réseau de l'Etat.

Les recettes et les dépenses du réseau de l'Etat sont évaluées au budget de 1887, savoir :

Les recettes à.....Fr.	30.084.000
Les dépenses à..... ...	25.203.000
La recette nette ressortirait à...	4.881.000

Mais ce chiffre est basé sur des évaluations qui, examinées d'un peu près, seraient fort sujettes à revision. Tout d'abord il conviendrait de réduire le bénéfice ainsi évalué d'une somme de 2 1/2 millions, représentant la soulte à payer à la Compagnie d'Orléans pour lui tenir compte de la supériorité de trafic acquise aux lignes que celle-ci a transférées à l'Etat par voie d'échange. Jusqu'ici cette annuité avait été inscrite dans les dépenses du Réseau de l'Etat; elle en a été détournée pour 1887 et inscrite au budget ordinaire des Travaux Publics, ce qui produit un excédent de recettes apparent de 2 1/2 millions. Si l'on voulait discuter en détail les divers chapitres, soit des recettes, soit des dépenses, et soumettre la comptabilité du Réseau de l'Etat aux règles ordinaires, il y aurait encore certainement plus d'un retranchement à faire subir au produit net.

Le capital engagé dans la construction du Réseau de l'Etat, suivant les évaluations officielles, s'élèvera à la fin de 1887 à 880 millions. La charge résultant pour le budget du service de l'intérêt et de l'amortissement de ce capital représente annuellement, à 4 1/2 0/0, tout près de 40 millions. On voit ce que vaut le bénéfice réalisé dans l'exploitation des chemins de l'Etat.

ANNEXE 7

Le droit perçu par la Ville sur les canaux.

La Ville de Paris, propriétaire à perpétuité des canaux Saint-Denis et Saint-Martin, prélève, sur l'un et l'autre de ces canaux, un droit de 10 centimes par tonne kilométrique. Contre cette exigence fiscale de la Ville, nul, que nous sachions, n'a encore protesté; le parcours, il est vrai, est restreint, ce qui rend la taxe plus facile à supporter. Si l'on ne trouve pas mauvais que la Ville de Paris cherche à tirer parti de ses canaux, quelle bonne raison aurait-on de blâmer l'Etat, le jour où il songerait à alléger simplement les charges d'une gratuité écrasante?

Paris. — Typ. Kugelmann, 12, rue de la Grange-Batelière.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15980
BIBLIOTECA
116321

PARIS. — IMPRIMERIE JOSEPH KUGELMANN

12, Rue de la Grange-Batelière.